notiziario della SAT DLF Udine

Numero 22 Anno 6 (3) Settembre 2001

Le Br 52 Kriegslokomotive in Italia

L'uscita del modello della Br 52 preda bellica prodotto dalla Liliput ci ha dato lo spunto per pubblicare questo articolo sulla presenza di tali locomotive da guerra in Italia.

Dopo l'armistizio del 1943 firmato dall'Italia con gli alleati, l'esercito tedesco scese in forze nel nostro paese, un po' per darci una, come dicevano loro, lezione ed un po' per creare una linea difensiva sul fronte sud, "il ventre molle dell'asse", come venne definito in modo non molto lusinghiero, ma veritiero, il nostro territorio, o per meglio dire le forze armate del tempo.
Con le forze tedesche giunsero anche oltre cento delle loro robuste e versatili locomotive da guerra (kriegslokomotive) Br 52. Queste macchine furono costruite dal settembre 1942 fino al '48, con una ripresa nel '50/'51. Erano locomotive dotate di una buona potenza, ma non quei mostri che molti fanno vedere; infatti le nostre Gr 480 avevano pressappoco pari prestazioni.
Le 52, che furono costruite in 6719 unità (molte delle quali esistono ancora), erano lunghe quasi 23 metri, per l'esattezza 22.975 mm, tender compreso, avevano un'altezza di 4.400 mm e disponevano di un rodiggio 1-E-0. La velocità era di 80 km/h, la caldaia funzionava a 16 kg/cm², il peso per asse era di 15 t ed il peso della locomotiva di 84 t, il peso totale (loco + tender a vasca) era di 143 t. Avevano tre tipi di tender; il più diffuso era quello a vasca, ma c'era anche un tipo a cassone ed uno, usato soprattutto in Russia, dotato di condensatore che recuperava il vapore di scarico per riutilizzarlo come acqua, date le enormi distanze ed i scarsi punti di rifornimento di quelle contrade. Tutti erano a 4 assi. Il tender (i dati si riferiscono a quello a vasca) aveva la sigla K2'2' T26 ed era lungo 9200 mm; aveva una capacità di 8 t di carbone e di 26 m³ di acqua; a pieno carico pesava 59 t.
Alla fine della guerra nel 1945 un certo numero di queste locomotive rimase in Italia, ma non furono mai immatricolate nel parco FS. Una trentina di esse ricevettero la sigla FS sulla cabina, ma solo perché le autorità militari alleate le diedero in gestione alle nostre ferrovie. Tutte le macchine vennero poi restituite alle amministrazioni di primitiva appartenenza (DB e ÖBB).
Si fa notare che le autorità alleate effettuarono delle prove con bruciatore a nafta, presumibilmente in accordo con le FS.
Le locomotive vennero assegnate per lo più ai depositi di Udine e Verona per il servizio sulle linee Pontebbana e del Brennero.
Una curiosità (accademica) che mi è sorta è la seguente: se esse fossero state immatricolate nelle FS che immatricolazione avrebbero avuto? Probabilmente sarebbero state le Gr 483 001÷034. Un'altra curiosità, meno accademica, ma dettata dall'interesse per il materiale storico conservato, che è anche il motivo recondito della stesura di questo articolo, è questa: di tutte le 52 che hanno prestato servizio in Italia (FS o meno), dopo il loro ritorno in patria, qual è stato il loro destino? Sono state tutte demolite o qualcuna è si è sal-

TENDER A VASCA

650 1355 1800 2300 1800 1295 2430 175 5900 3900

TENDER A CASSONE

vata?
Ecco pertanto di seguito l'elenco delle locomotive che fecero servizio in Italia e delle quali è indicato il numero della macchina, il costruttore, l'anno di costruzione ed il suo destino.
Il primo elenco indica le locomotive di cui si ignora il deposito di assegnazione.

Dep. Loc. IGNOTO

N° locomotiva	Costruttore	Anno costr.	Destino	Demoliz.	Note
52 838	Krenau	1944	dal 1947 alle DB	7.2.52	
52 3365	Krauss Maffei	1943	dal 1948 alle DB	ignota	dal 1951 alle JDŽ
52 6263	Schwartzkopff (BMAG)	1943	dal 1949 alle DB	ignota	dal '51 alle JDŽ (1)
52 7298	Wiener Lokomotiv Fabrik Florisdorf	1943	dal 1947 alle DB	21.4.52	
52 7445	Skoda	1944	dal 1948 alle DB	10.8.57	
52 7589	Wiener Lokomotiv Fabrik Florisdorf	1944	dal 1947 alle DB	21.4.52	

(1) 33 263 JDŽ

Proseguiamo ora con il D.L. di Verona, non senza aver rilevato che nessuna macchina di cui non si conosce il deposito è più esistente.

Dep. Loc. VERONA

N° locomotiva	Costruttore	Anno costr.	Destino	Demoliz.	Note (2)
52 458	Borsig	1943	dal 1948 alle DB	18.10.54	dal 5/45 al '48 alle FS (3)
52 725	Henschel	1944	dal 1948 alle DB	ignota	dal 5/45 al '48 alle FS (4)
52 1545	Manschinfabrik Esslingen	1944	dal 1948 alle DB	18.10.54	dal 5/45 al '48 alle FS (3)
52 1561	Manschinfabrik Esslingen	1944	dal 1947 alle DB	18.10.54	(5)
52 1621	Graffenstaden	1943	dal 1948 alle DB	ignota	dal 1952 alle SNCF
52 1665	Graffenstaden	1943	dal 1949 alle DB	ignota	dal 5/45 al '49 alle FS (6)
52 1669	Graffenstaden	1944	dal 1947 alle DB	ignota	dal 5/45 al '47 alle FS (7)
52 1672	Graffenstaden	1944	dal 1949 alle DB	ignota	dal 5/45 al '49 alle FS (7)
52 1696	Graffenstaden	1944	dal 1949 alle DB	ignota	dal 5/45 al '49 alle FS (7)
52 2647	Henschel	1944	dal 1948 alle DB	ignota	dal 5/45 al '48 alle FS (8)
52 3128	Jung	1944	dal 1948 alle DB	18.10.54	dal 5/45 al '48 alle FS (9)
52 3279	Jung	1944	dal 1948 alle DB	ignota	dal 5/45 al '48 alle FS (10)
52 3281	Jung	1944	dal 1951 alle DB	18.10.54	
52 3282	Jung	1944	dal 1949 alle DB	18.10.54	dal 5/45 al '49 alle FS
52 3283	Jung	1944	dal 1947alle DB	18.10.54	dal 5/45 al '47 alle FS
52 3386	Krauss Maffei	1943	dal 1949 alle DB	18.10.54	dal 5/45 al '49 alle FS (11)
52 3593	Krauss Maffei	1943	dal 1948 alle DB	18.10.54	dal 5/45 al '48 alle FS (11)
52 5270	Krenau	1943	dal 1948 alle DB	18.8.57	dal 5/45 al '48 alle FS
52 5706	Schinau	1943	dal 1948 alle DB	18.10.54	dal 5/45 al '48 alle FS (11)
52 5708	Schinau	1943	dal 1949 alle DB	18.10.54	dal 5/45 al '49 alle FS
52 5771	Schinau	1944	dal 1949 alle DB	18.10.54	dal 5/45 al '49 alle FS
52 5798	Schinau	1944	dal 1947 alle DB	18.10.54	
52 6024	Schwartzkopff (BMAG)	1943	dal 1947 alle DB	18.10.54	dal 5/45 al '47 alle FS
52 6163	Schwartzkopff (BMAG)	1943	dal 1951 alle DB	18.10.54	dal 5/45 al '51 alle FS
52 6238	Schwartzkopff (BMAG)	1943	dal 1948 alle DB	ignota	dal 5/45 al '48 alle FS (12)
52 6328	Schwartzkopff(BMAG)	1944	dal 1952 alle DB	18.10.54	(13)
52 6713	Wiener Lokomotiv Fabrik Florisdorf	1943	dal 1947 alle DB	21.4.52	dal 5/45 al '47 alle FS
52 6975	Wiener Lokomotiv Fabrik Florisdorf	1943	dal 1949 alle DB	18.10.54	dal 5/45 al '49 alle FS (11)
52 6978	Wiener Lokomotiv Fabrik Florisdorf	1943	dal 1949 alle DB	18.10.54	dal 5/45 al '49 alle FS
52 7020	Wiener Lokomotiv Fabrik Florisdorf	1943	dal 1948 alle DB	18.10.54	dal 5/45 al '48 alle FS
52 7025	Wiener Lokomotiv Fabrik Florisdorf	1943	dal 1948 alle DB	18.10.54	dal 5/45 al '48 alle FS
52 7069	Wiener Lokomotiv Fabrik Florisdorf	1943	dal 1949 alle DB	18.10.54	dal 5/45 al '49 alle FS
52 7291	Wiener Lokomotiv Fabrik Florisdorf	1943	dal 1947 alle DB	ignota	dal 5/45 al '47 alle FS (14)
52 7403	Wiener Lokomotiv Fabrik Florisdorf	1943	dal 1948 alle DB	18.10.54	dal 5/45 al '48 alle FS
52 7588	Wiener Lokomotiv Fabrik Florisdorf	1944	dal 1949 alle DB	18.10.54	dal 5/45 al '49 alle FS
52 7590	Wiener Lokomotiv Fabrik Florisdorf	1944	dal 1948 alle DB	18.10.54	dal 5/45 al '48 alle FS

N° locomotiva	Costruttore	Anno costr.	Destino	Demoliz.	Note
52 7591	Wiener Lokomotiv Fabrik Florisdorf	1944	dal 1947 alle DB	21.4.52	dal 5/45 al '47 alle FS
52 7592	Wiener Lokomotiv Fabrik Florisdorf	1944	dal 1948 alle DB	18.10.54	dal 5/45 al '48 alle FS (3)
52 7735	Wiener Lokomotiv Fabrik Florisdorf	1944	dal 1947 alle DB	18.10.54	dal 5/45 al '47 alle FS

(2) con alle FS si intende con marcatura FS sulla cabina
(3) per 2 anni al D.L. Firenze, linea per Pisa
(4) dal 1951 alle JDŽ
(5) in servizio per un anno al D.L. Udine
(6) prima era delle ÖSTB - dal 1952 alle SNCF
(7) dal 1952 alle SNCF
(8) per 2 anni al D.L. Firenze - dal 1952 alle JDŽ marcata 33 260
(9) con tender a cassone - per 2 anni al D.L. Firenze
(10) dal 1951 alle JDŽ marcata 33 252
(11) era dotata di tender a cassone
(12) dal 1952 alle JDŽ marcata 33 259
(13) dal 1947 al 1952 alla SWDE = Zona controllata dai francesi
(14) Altri dati la darebbero venduta alla Turchia già da nuova (in questo caso potrebbe essere accantonata)

La 52 3816 ancora esistente, vedi tabella D.L. Udine Hermagor 21.8.90 (foto C. Canton)

Si conclude così l'elenco del D.L. di Verona. Come si può osservare nessuna macchina è giunta ai giorni nostri. Esaminiamo ora la solitaria macchina del D.L. di Trento; anch'essa non è sopravvissuta.

Dep. Loc. TRENTO

N° locomotiva	Costruttore	Anno costr.	Destino	Demoliz.	Note
52 1671	Graffenstaden	1944	dal 1947 alle DB	ignota	dal 1952 alle SNCF

Arriviamo ora all'ultimo deposito, quello di Udine. Eccone la situazione facendo notare che queste macchine erano alle dipendenze delle autorità alleate e non alle FS.

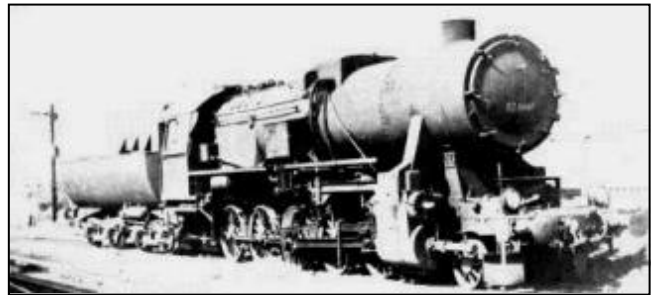
Dep. Loc. UDINE

N° locomotiva	Costruttore	Anno costr.	Destino	Demoliz.	Note
52 1177	Duetsche Waffen und Munitionsfabrikenwerk Poznam	1943	dal 1947 alle ÖSTB	27.12.62	
52 1376	Manschinfabrik Esslingen	1943	dal 1949 alle DB	18.10.54	
52 1627	Graffenstaden	1943	dal 1949 alle DB	ignota	dal 1952 alle SNCF
52 2422	Henschel	1943	dal 1949 alle DB	18.10.54	
52 2439	Henschel	1943	dal 1948 alle DRW (15)	20.5.51	dal 1949 alle DB
52 2442	Henschel	1943	dal 1947 alle ÖSTB	20.11.54	
52 2619	Henschel	1943	dal 1947 alle ÖSTB	ignota	dal 31.7.57 alle MÁV
52 3105	Jung	1943	dal 1947 alle ÖSTB	1976	dal 1968 alle GKB (16)
52 3280	Jung	1944	dal 1949 alle DB	18.10.54	
52 3446	Krauss Maffei	1943	dal 1947 alle ÖSTB	29.11.77	
52 3523	Krauss Maffei	1943	dal 1948 alle DB	1949	
52 3560	Krauss Maffei	1943	dal 1947 alle ÖSTB	15.7.70	
52 3810	Wiener Lokomotiv Fabrik Florisdorf	1944	dal 1945 alle ÖSTB	01.2.73	(17)
52 3816	Wiener Lokomotiv Fabrik Florisdorf	5/1944	dal 1947 alle ÖSTB	esistente	(18)
52 5187	Krenau	1943	dal 1947 alle ÖSTB	20.3.73	
52 5499	Schinau	1943	dal 1945 alle ÖSTB	22.1.69	(19)
52 5971	Schwartzkopff (BMAG)	1943	dal 1949 alle DB	18.10.54	
52 6290	Schwartzkopff (BMAG)	1943	dal 1948 alle DB	20.5.49	

N° locomotiva	Costruttore	Anno costr.	Destino	Demoliz.	Note
52 6847	Wiener Lokomotiv Fabrik Florisdorf	1943	dal 1949 alle DB	18.10.54	
52 7017	Wiener Lokomotiv Fabrik Florisdorf	1943	dal 1947 alle ÖSTB	28.4.77	
52 7378	Wiener Lokomotiv Fabrik Florisdorf	1943	dal 1948 alle DB	21.4.52	
52 7559	Wiener Lokomotiv Fabrik Florisdorf	1944	dal 1948 alle DB	18.10.54	

(15) DRW = Zona Anglo-Usa 1948/1949
(16) trasformata in 152 3105
(17) trasferita alle officine di Foligno per l'installazione di un bruciatore ad olio e provata sulla linea Terni-Spoleto
(18) N° di fabbrica 17305 - macchina conservata in Austria per treni speciali - dal 4/77 assegnata al Lienzer Eisenbahnfreund. La macchina ha subito delle trasformazioni rispetto all'originale: il camino è del tipo Giesl ed il tender è a vasca però con cabina per il capotreno.
(19) trasformata in 152 5499 - dal 5/45 in Austria, proveniva dal deposito di Riga

Le macchine di Udine erano di una direzione dei trasporti alleati creata appositamente e con sede a Villach, perciò anche il deposito locomotive di Udine dipendeva da essa tra il maggio 1945 e la fine del 1947.
Si constata anche che delle 67 locomotive elencate come presenti sicuramente in Italia, solo una è conservata e per combinazione era una di quelle di Udine. Si nota inoltre che molte di esse sono arrivate fino a tempi abbastanza recenti (anni '70) prima di essere demolite.
A margine ricordo che in Italia esiste ancora una 52 ed è quella conservata al Museo di Campo Marzio di Trieste. E' la 52 4752 costruita nel gennaio 1943 da Mashinenbau und Bahnbedarf - Berlin (Orestein e Koppel) M.B.A. con il numero di fabbrica 13803. Nel 1945 è stata affidata alle JDŽ e rimarcata come 33 107. Dai primi anni '80 si trova al museo triestino. Come si può notare dalle tabelle questa macchina non ha mai fatto servizio in Italia.

Denis Carlutti

La 52 6847 a Udine nel 1946 (foto Kalla-Bishop)

Bibliografia

- P.M. Kalla Bishop - Italian State Railways Steam Locomotives - Tourret Publishing
- Slaughter/Wassilljev/ Beier - Baureihe 52 Kriegslokomotive - Frank Stenvals Förlag
- Fermodel News N° 34/1986

Sigle Amministrazioni

FS	Ferrovie Italiane
DB	Ferrovie Tedesche
ÖSTB	Ferrovie Austriache (dal '45 al '47)
GKB	Graz Köflacher Bahn
SNCF	Ferrovie Francesi
MÁV	Ferrovie Ungheresi
JDŽ	Ferrovie Jugoslave (fino al '53)

La BR 52 Liliput

Agli inizi dell'anno è uscito, con il numero di catalogo L 105200, il modello della BR 52 "neutral" della Liliput. Si tratta di una nuova versione del celebre modello della locomotiva di guerra tedesca. E' privo di marcature; in questo modo applicando i trasferibili (forse erano meglio delle decalcomanie) allegati alla confezione si possono realizzare le versioni italiana, olandese, francese, lussemburghese, belga, norvegese e cecoslovacca (queste locomotive dopo la guerra erano rimaste sparse per mezza Europa). Una versione italiana era già stata riprodotta una decina di anni fa dalla vecchia Liliput, ma non era convincente, a cominciare dalla livrea grigia dell'esercito tedesco.
Questa versione ha una livrea nera ed il tender a vasca, dove è stata collocato il motore e la trasmissione. Rispetto ai vecchi modelli c'è stato un aggiornamento degli stampi e molti particolari sono riportati.
Consideriamo ora la versione italiana. I numeri per la marcatura sono due: 3821 e 6847, entrambi assegnati al D.TO Ver. (Verona), ma come si può osservare dalla foto del Kalla Bishop, la 6847 era a Udine e della 3821 non c'è traccia negli elenchi (che sia un errore di stampa? Esiste una foto della 3281 di Verona). La 6847, come si può osservare dalla foto, era priva di parafumi e delle grandi scritte del deposito di assegnazione: sulla foto originale si intravede solo una grande UD molto sbiadita sul portellone della camera a fumo, sopra il numero. Volendo riprodurre esattamente questa locomotiva bisognerebbe perciò togliere i parafumi, ma questo implicherebbe la stuccatura dei fori di supporto e la sua completa riverniciatura.
E' venduta ad un prezzo di £ 399 mila, che non si può considerare eccessivo paragonandolo a quello di altre locomotive della stessa "stazza".

Claudio Canton

"Supertreno" a Udine?

Avremo il "Supertreno", come la stampa locale ha definito l'automotrice della Siemens che sarà provata sui binari della regione nella seconda metà di ottobre? La prova di un'automotrice della nuova generazione sulla Udine-Cividale è stata proposta dal presidente della Newco nell'ambito della prevista assegnazione del trasporto ferroviario regionale. La casa tedesca si è detta disponibile a noleggiare il mezzo ad un prezzo di favore. Intanto le tratte su cui sarà provata si sono ampliate passando dalla Udine-Cividale alla Cividale-Udine-Trieste, alla Pontebbana, alla Udine-Grado (non si capisce però su quali binari dopo Cervignano) e forse alla Pedemontana. Ciò è stato possibile dall'interessamento dei sindaci di molti comuni che vedono sempre più diminuire il numero dei treni passeggeri che fermano nei loro paesi. Questi comuni pagheranno anche le spese di noleggio. Ora sembra che tutte le formalità burocratiche siano state risolte e pertanto potremo vedere un treno nuovo nelle nostre zone. C. Canton

Ferrovie allo sfascio in Friuli?

Ultimamente sulla stampa locale si è registrato un aumento delle proteste per i disservizi delle ferrovie. Protestano tutti, viaggiatori, industriali, sindacati ed anche qualche politico, come l'assessore provinciale alla viabilità che fa notare la scomparsa dei treni sulla Pontebbana. Il 1° agosto addirittura il Messaggero veneto ha dedicato una pagina intera al "tracollo" delle ferrovie in Friuli (pur se con qualche strafalcione). I pendolari si lamentano del calo dei treni, dei "carri bestiame" a loro destinati, dei ritardi e di tutti gli altri disagi che devono subire. I sindacati ribadiscono queste problematiche, aggiungendo la scarsità di personale, la carenza di manutenzione dei mezzi e delle linee, gli sprechi, ecc., ecc.. Gli industriali lamentano la quasi assenza di un servizio merci. E la goccia che ha fatto traboccare il vaso è stata l'introduzione della nuova tariffazione che prevede l'emissione di un biglietto per ogni treno utilizzato. Specialmente nei primi giorni di applicazione nella stazione di Udine si sono registrate code chilometriche con attese di ore che hanno fatto imbestialire i sempre più scarsi viaggiatori.

Claudio Canton

Che tipo di numero è? Arabo, romano, russo, FS? Carrozza 61 83 21-90 306 - 3 B in composizione all'ICN Marco Polo Udine-Napoli. Udine 14 luglio (foto C. Canton)

La giornata dei trasporti d'epoca a Ferlach

In Carinzia, e più precisamente nella cittadina di Ferlach (a 160 km da Udine), si è svolta il 26 agosto una giornata dedicata ai trasporti d'epoca. Erano esposti, ma anche circolavano, treni a vapore e diesel, tram, autobus e auto d'epoca. Ma procediamo per ordine. A Ferlach, come noto a molti soci, esiste già da vari anni un museo dedicato alla tecnica ed in particolare ai trasporti. Il museo, che è aperto solo nei fine settimana nel periodo estivo, è collocato in un vecchio capannone della zona industriale ed è collegato alla cittadina da un comodo servizio d'autobus d'epoca in coincidenza con i treni della ferrovia museo Weizelsdorf-Ferlach di 7,5 km. Il museo e la ferrovia sono gestiti dall'associazione Nostalgiebahnen in Kärnten. In occasione di questa festa il museo era collegato alla stazione lungo un raccordo industriale da un tram senza linea aerea, nel senso che tra due vetture ex Wien era stato interposto un carro generatore che forniva la corrente necessaria al movimento.

Aggirandosi nel museo, disposto in parte all'aperto ed in parte al coperto, si possono osservare tra le altre cose, varie locomotive (a vapore, elettriche, ad accumulatori), una piccola linea (circa 30 m) a scartamento 600 mm con 2 locomotive diesel ed una decina di carrelli, tram di Basilea, Innsbruck, Zagabria, della ex Impianti di Klagenfurt (che dista da qui una ventina di km), autobus che in origine appartenevano alla polizia militare ed anche un battello del lago di Velden.

La ferrovia possiede 2 locomotive a vapore attive: la 88, una due assi industriale del 1941, e la 93 ÖBB, una locotender 1-D-1 simile alla nostra 940. Completano la dotazione 2 diesel, uno a 2 e uno a 3 assi, una Schienenbus con rimorchio ed una dozzina di carri e carrozze. Durante la giornata dei trasporti erano attivi la 88, i 2 diesel (più che altro per le manovre ai capolinea) e le Schienenbus.

Alla manifestazione, organizzata nello spirito di "Senza confini", il movimento di fratellanza che accomuna Friuli, Carinzia e Slovenia, erano presenti anche la SAT ed il museo ferroviario di Lubiana. La SAT presentava il vapore vivo, che circolava su un circuito di binari, un po' instabili a causa dei dislivelli del terreno, installato da un appassionato austriaco, ed il plastico in scala N di Roberto Talotti. Inoltre il costituendo Comitato per il ripristino della Ferrovia Carnia-Tolmezzo aveva esposto un pannello di presentazione del progetto di ferrovia museo su questa linea.

La giornata è stata completata dall'arrivo di qualche decina di auto d'epoca, per la maggior parte Maggiolini ed auto Volkswagen, essendo il raduno dedicato a loro.

Alcuni soci SAT hanno provato anche l'ebbrezza di un viaggio con molti mezzi di trasporto: partenza dal museo con il tram senza fili, coincidenza immediata con automotrice diesel, ritorno con treno a vapore ed autobus d'epoca.

Nel complesso una bella manifestazione che ci auguriamo venga ripetuta anche in futuro. Denis Carlutti

122 anni di Pontebbana - Mostra filatelica a Tarvisio

Nel mese di agosto si è svolta presso il centro sociale di Tarvisio un'interessante mostra filatelica dedicata ai 122 anni della Pontebbana. Essa era articolata su 2 sezioni, una prettamente filatelica e l'altra fotografica.
Praticamente impossibile descrivere tutte le immagini presentate, tra cartoline e foto, che descrivevano uno spazio temporale dall'apertura della linea fino ai giorni nostri. La maggioranza delle foto era d'epoca e buona parte erano inedite. Tra le immagini più interessanti segnaliamo quella di una locomotiva kkStB, ripresa di fronte alla stazione di Ugovizza in una foto nitidissima nel 1890 circa, o quella di una 470 ed una 476 FS riprese a Fusine negli anni '20 (non si avevano notizie che le 470 fossero state impiegate sulla linea di Fusine o sulla Pontebbana. N.d.A.), o quelle di Carnia e Dogna riprese dai ricognitori USAF durante la seconda guerra mondiale. Come nella migliore tradizione, in occasione della mostra è stato emesso un annullo filatelico apposto su due cartoline, una con la vecchia Tarvisio Centrale ai tempi degli austriaci, l'altra con la nuovissima Tarvisio Boscoverde.

Denis Carlutti

Avvisi economici

Volete costruirvi una linea a 600 mm completa di tutto: binari, rotabili, ecc.? Telefonate in Germania allo 0160 7912756.

L'angolo del fuochista

Due amici si incontrano e uno dice all'altro:
- Hai visto che le ferrovie si riorganizzano e vanno in giro a mettere tappeti di moquette dappertutto? Ma non hanno paura che i treni passando la rovinino?
- No, perché poi mettono mezzi con ruote di gomma……

Notizie Flash

La Provincia di Udine ha raggiunto un accordo con le ferrovie per l'acquisto del sedime della vecchia Pontebbana. La spesa sarà di 2.730 milioni. Il progetto di pista ciclabile va perciò avanti.
Intanto sono iniziati i lavori per la realizzazione della pista ciclabile sulla Tarvisio-Fusine. Sono in corso grossi lavori di sbancamento nella piana del confine, dovuti, a quanto pare, al ripristino della zona da danni di alluvioni. In Slovenia la pista, anche questa costruita sul tracciato della vecchia ferrovia, è già stata completata fino al confine.
Intanto va avanti anche il progetto di pista ciclabile sulla ex Cervignano-Belvedere (Grado). Claudio Canton

Purtroppo la foto presenta un riflesso che non permette di leggere bene la scritta dell'indicatore del 3° binario di Mestre che segnala la partenza di un treno TEE per Udine alle 12.58. Ma tali servizi non erano stati soppressi molti anni fa? Gianni Viel

Stazione di Mestre (giugno 2001)

Il 16 luglio un 245 in manovra è uscito dai binari di un tronchino del P.M. Vat. Tutto si sarebbe risolto velocemente se nell'incidente la locomotiva non avesse tranciato i cavi elettrici del segnalamento posti nelle canalette a fianco dei binari. Ciò ha comportato lo spegnimento dei semafori e di conseguenza disagi al traffico che ha dovuto svolgersi in condizioni di emergenza. Claudio Canton

Strani viaggiatori sul treno per Salerno del 18 luglio. Infatti, durante l'ispezione del convoglio nello scalo San Rocco, la polizia ferroviaria ha trovato uno scatolone contenete un'iguana lunga un metro. Ma non era finita qui, perché durante il viaggio un'altra iguana, un po' più piccola, girava tranquillamente per una carrozza. Anche questa è stata presa in consegna dalla Polfer ed in seguito dalla Forestale, che ha poi provveduto ad affidare entrambi gli animali ad un centro specializzato. Non si capisce perché le due iguane, di una specie molto rara e perciò di un certo valore, siano state abbandonate; forse qualcuno le stava contrabbandando e stava per essere scoperto. Claudio Canton

"Chiuso per ferie" questa era la situazione della biglietteria della stazione di Tarvisio Boscoverde nel mese di luglio. Infatti, poiché l'unico addetto allo sportello godeva giustamente delle sue ferie, la biglietteria era chiusa ed anche quella automatica non era stata ancora attivata. Pure durante un sopralluogo di alcuni soci SAT nel mese di agosto la biglietteria era chiusa, ma almeno quella automatica era in funzione.

Claudio Canton

Nella notte tra il 26 ed il 27 luglio c'è stato un principio d'incendio su di un vagone che trasportava carta diretto a Tarvisio. Il treno è stato fatto fermare nella stazione di Tarcento, dove il carro è stato sganciato per permettere ai pompieri di svolgere il loro lavoro.
I vigili del fuoco hanno anche dovuto intervenire il 31 agosto a Gemona per spegnere un incendio che si era sviluppato su di un carro che trasportava legname diretto a Cervignano. In questo caso buona parte del carico è andata perduta.
Un altro intervento dei vigili del fuoco si è reso necessario a Tarvisio Boscoverde il 30 luglio a causa della fuoriuscita di anidride carbonica da due cisterne ferme in quella stazione. Il successivo intervento di tecnici specializzati ha fatto cessare l'allarme: Infatti essi hanno spiegato che ci sono delle valvole di sicurezza che fanno sfiatare le cisterne quando, come in questo caso, a causa del caldo la pressione interna supera un certo valore. L'unico problema poteva essere dato dalla tossicità del gas, che però si è subito dissolto nell'aria.
Intanto la manovra delle cisterne che trasportano sostanze pericolose, autorizzata dalle ferrovie nello scalo di Cervignano, ha allarmato i sindacati che ritengono l'impianto carente nella sicurezza per questo genere di operazione. Claudio Canton

La sera del 27 luglio la linea Udine-Venezia è rimasta chiusa per più di un'ora. Infatti, un macchinista aveva notato delle persone allontanarsi dalla linea nei pressi di Basiliano. Dato l'allarme è intervenuta la Polfer che ha ispezionato la linea trovando a fianco della massicciata un grosso pacco del quale non è stato comunicato il contenuto. Era forse destinato ad essere lasciato sui binari? Intanto 6 treni passeggeri sono rimasti bloccati, scatenando le proteste dei passeggeri che ignoravano l'accaduto.
Claudio Canton

Nel pomeriggio del 27 luglio nove carri di un treno merci diretto dall'Austria a Tarvisio sono deragliati proprio sul confine ostruendo completamente la linea. Il convoglio era composto da una ventina di vagoni ed il primo svio è probabilmente avvenuto sullo scambio di uscita della vicina stazione di Thörl-Maglern, in territorio austriaco, anche se non si esclude un guasto ad uno dei carri o una dilatazione dei binari per il caldo. Lo sgombero della linea, effettuato dalle ferrovie austriache, competenti per territorio, si è protratto per due giorni in quanto in quel tratto si trova in un luogo angusto, difficile da raggiungere perché stretto tra la montagna e l'autostrada.
Claudio Canton

Il 28 luglio i pochi treni viaggiatori internazionali che transitano per la Pontebbana sono stati deviati via Brennero-Verona a causa dello svio del treno merci citato nella precedente notizia. Gianni Viel

La Divisione Passeggeri ha deciso alla fine di luglio la temporanea sospensione dell'esercizio delle carrozze semipilota Z1 in telecomando con le locomotive E 402A a causa dei notevoli problemi riscontrati in questi mesi. Gianni Viel

L'addetto FS all'assistenza clienti si dimentica di andare al lavoro e le auto restano bloccate sul treno. E' successo a Bolzano domenica 5 agosto quando i proprietari delle 23 auto caricate sull'Exp notturno Lamezia Terme-Bolzano (con auto al seguito) hanno dovuto aspettare un paio d'ore prima di scaricare le loro vetture dal treno in quanto l'addetto FS al servizio assistenza clienti della stazione del capoluogo sudtirolese, che possiede le chiavi per aprire i blocchi che fermano le vetture sugli appositi carri a due piani, si è dimenticato di andare al lavoro. Solo due ore dopo l'arrivo del convoglio, quando l'addetto è stato rintracciato dalla Polfer, su richiesta dei viaggiatori sempre più irritati, è stato possibile scaricare le auto. Il treno, giunto puntualissimo alle ore 9,42 a Bolzano, era carico di turisti calabresi e siciliani diretti nelle varie località delle Dolomiti. Alessandro Fanutti

E' in corso il trasferimento delle E 656 appartenenti al dep. loc. di Mestre all'OMR (Officina Manutenzione Rotabili) di Udine. Gianni Viel

3 locomotive del gruppo E 656 del dep. loc. di Mestre vengono attrezzate con la ripetizione segnali slovena per effettuare treni merci da Cervignano a Lubiana. Altrettante locomotive slovene vengono attrezzate con la ripetizione segnali italiana per effettuare lo stesso servizio.
Carlo Pravisano

Si sta facendo strada l'ipotesi di creare delle discoteche all'interno di alcune stazioni della ferrovia ex FS Merano-Malles Venosta: di ciò si è dibattuto in un convegno che si è tenuto all'inizio di agosto nella suggestiva cornice del deposito locomotive (dismesso) della stazione di Malles e l'idea, che potrebbe concretizzarsi inizialmente proprio nella stazione capolinea ed in quella di Silandro, nasce dalla necessità di ridurre gli incidenti stradali che vedono coinvolti giovani proprio all'uscita delle discoteche, calibrando gli orari dei nuovi treni che correranno in Val Venosta (dove la ferrovia è in avanzata fase di ricostruzione da parte della Provincia autonoma di Bolzano) con il termine dei balli. In ogni caso, l'ultima parola spetterà ai singoli comuni, perché se è vero che l'idea è fonte di reddito turistico, essa è anche fonte di inquinamento acustico in zone che fanno proprio della tranquillità la loro carta da visita.
Alessandro Fanutti

Sono iniziati i lavori per la realizzazione del terzo lotto dell'Interporto di Cervignano. Sono stati stanziati 42 miliardi per il prolungamento dei binari e la costruzione della palazzina direzionale e degli uffici. Intanto la direzione ha fatto rilevare che il movimento delle merci è raddoppiato rispetto all'anno scorso.
Inoltre si sta progettando la creazione di servizi di autostrada viaggiante in partenza da questa località verso la Pontebbana e verso Padova, in questo caso per fare evitare la tangenziale di Mestre ai camion.
Claudio Canton

Il passaggio a livello di Remanzacco, sulla Udine-Cividale, non piace ai ciclisti. Infatti spesso succede che le ruote della bicicletta finiscano nel solco tra il binario e la controrotaia, con conseguenti cadute (sperimentate anche da soci della SAT), perché in quel punto la ferrovia attraversa la statale diagonalmente in prossimità di una curva. Perciò i ciclisti hanno organizzato una raccolta di firme perché si faccia qualcosa (forse chiudere la ferrovia? - N.d.R.). Essendo il P.L. in regola con il codice della strada, il sindaco della cittadina propone l'installazione di un cartello di pericolo e raccomanda maggior prudenza ai ciclisti. Claudio Canton

E' cominciato il ripristino della ferrovia Carnia-Tolmezzo. Verranno, per il momento, sostituite le rotaie, attualmente da 36 kg/m su traversine in legno, con altre da 60 kg/m su traversine in cemento. Questo lavoro avverrà su metà del percorso (circa 5 km) e precisamente nelle curve e nei tratti in cui sono più deteriorate. Ci sono anche alcuni ponti da sistemare, ma per questi si è ancora in attesa di un finanziamento.
Ci si chiede però per chi viene ripristinato questo raccordo, considerato che la cartiera di Tolmezzo non effettua più lavorazioni con il cloro, che era il prodotto più trasportato per ferrovia, e che ha anche ridotto la produzione? Inoltre le altre industrie non hanno mai utilizzato intensamente la ferrovia. Claudio Canton

Se l'anno scorso l'Alpe Adria Puppet Festival di Gorizia era finito con uno spettacolo sul treno, quest'anno invece è iniziato con una rappresentazione viaggiante. Infatti la prima esibizione delle marionette è avvenuta sul treno a vapore delle ferrovie slovene in viaggio da Gorizia a Kanal.
Claudio Canton

Gli abitanti delle case che si trovano nelle vicinanze della stazione di Palmanova si sono lamentati del fatto che non viene più eseguito lo sfalcio e la pulizia delle aree lungo la ferrovia. Conseguenza di ciò è nata tutta una boscaglia di arbusti ed erbacce, dove finiscono anche rifiuti lanciati dai passeggeri dei treni e dove hanno trovato casa rettili e roditori, che così finiscono anche per infestare le zone limitrofe. Per quest'ultimo motivo ne è stata chiesta la pulizia.
Claudio Canton

Al deposito di Treviso erano giunti in sussidio dal Dep. Pax di Palermo due D 445, il 1017 ed il 1035, entrambi in livrea originale, per essere utilizzati sulla tratta Treviso-Calalzo con i treni 1607/1608 con carrozze Roma-Calalzo e viceversa. Dopo alcuni servizi, però, si sono guastati entrambi. Qualcuno, in dialetto veneto, ha commentato: "…perché non sono abituati a lavorare…"! G. Viel

Kim il Sung II°, il presidente coreano, è arrivato a Mosca con il suo treno blindato composto da 22 vagoni e costruito in Giappone, dopo un viaggio di 9.000 km. Perché si è servito del treno? Perché ha paura di volare! Nedo Sebenico

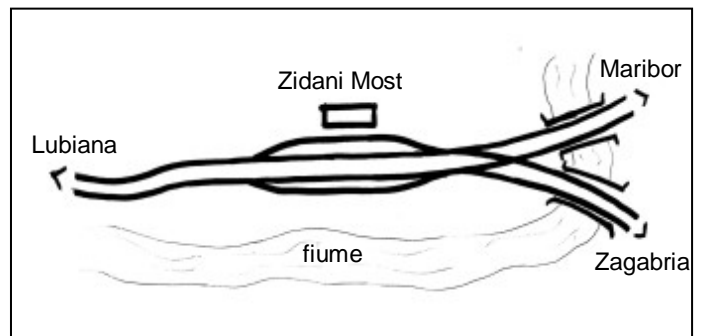
La Newco di Tricesimo concorre con il 20% del capitale alla nuova Società Ferroviaria "Apuo-Veneta", che si è costituita nel mese di luglio. Gli altri soci sono il Porto di Carrara (50%) e la Spintermar di Carrara (30%). Per iniziare si occuperà del trasporto merci tra i porti di Carrara e Venezia e dei collegamenti con le zone industriali del Friuli e del Veneto.
Claudio Canton

Un altro pezzo di ferrovia cede il passo alla gomma: infatti l'area del deposito della stazione di S. Giorgio di Nogaro sarà ceduta al comune per la realizzazione di 100 parcheggi.
Claudio Canton

A Pontebba è in fase di installazione una barriera fonoassorbente sul lato sud della linea. Sul lato nord non sono ancora visibili dei lavori. La barriera inizia all'incirca dove c'era la stazione italiana (oggi Pontebba Scalo) e termina a ridosso di quella attuale. Della stazione sono utilizzati solo 7 od 8 binari: 3 per il movimenti, gli altri per parcheggio di carri inutilizzati. Tutti gli altri binari sono oramai ricoperti d'erba. Denis Carlutti

La Newco trasporterà i conci prefabbricati per la realizzazione della nuova galleria di Monte Zucco (3 km) in costruzione sulla linea Ponte nelle Alpi-Calalzo. I conci sono prodotti ad Aidussina in Slovenia, perciò considerando che per il loro trasporto sarebbero stati necessari oltre 2000 viaggi sulla trafficatissima statale per Cortina, si è optato per il trasporto ferroviario. I carri con i prefabbricati saranno trasportati in cantiere e scaricati durante le ore notturne. Si prevedono sei mesi di lavori.
E a proposito di Cortina si riparla di ripristinare la linea che univa Calalzo a questa località turistica e a Dobbiaco. Non era forse meglio mantenere la vecchia caratteristica ferrovia a scartamento ridotto?
Claudio Canton

Nella stazione di Villach HBF è stata costruita una cabina ACEI sul modello di Milano C.le. E' posizionata quasi frontalmente alla stazione. La vecchia cabina scambi lato ovest, posta accanto all'ufficio poste ed al cavalcavia, è stata demolita, mentre quella sul lato opposto è ancora al suo posto, ma visibilmente inutilizzata.
Nell'atrio della stazione sulle macchine emettitrici di biglietti è ancora riportata la dicitura Tarvisio Centrale; invece sugli schermi video d'informazione arrivi/partenze è segnata come Tarvisio Bosco.
Il ponte del raccordo merci che da Villach Westbahnhof porta alla linea dei Tauri (per Salisburgo) posto al Drauwechsel, e che immette al caratteristico ponte sulla Drava, è stato sostituito con una travata d'acciaio più moderna. Denis Carlutti

Su Tele Slovenia è andato in onda il 9 settembre un programma musicale realizzato dalla banda delle SŽ. Suonava musiche di vaga ispirazione ferroviaria (o adattabili all'ambiente ferroviario) all'interno degli impianti di Zidani Most (Steinbruk ai tempi dell'Austria), che si trova sulla linea Meridionale (ex Wien-Trieste). Le riprese riguardavano esclusivamente la ferrovia. Tra il materiale rotabile si sono viste la locomotiva a vapore SŽ 25 (728 FS), una locotender 0.D.0T di costruzione tedesca splendidamente monumentata ed elettromotrici Gumulka e Desiro.
In Italia, invece, ci dobbiamo accontentare del liscio di Romagna a bordo di una corriera!
Interessante lo schema della stazione che è punto di incrocio di due linee (vedi disegno). Denis Carlutti

Trainwatching

Sui binari italiani circola una "strana" E 646: la 048. Questa locomotiva è dotata di due tipi di ripetizione segnali: continua, quella attualmente in uso, e discontinua, da tempo sparita dall'universo. Questa macchina presenta inoltre un'altra variante che riguarda la lubrificazione dei bordini: essa è realizzata con dispositivo sui carrelli al posto del Willy Vogel.
Roberto Vassilich

Nei primi giorni di luglio presso lo scalo scambiatore FUC-FS era presente un carro chiuso a pareti scorrevoli tipo Hibbs caratterizzato dalla cassa tutta verde con le testate blu. Sul fianco aveva la scritta "Green" in giallo ed uno stemma che sembrava essere delle FS, almeno secondo l'opinione del personale FUC che lo vede passare ogni tanto.
Denis Carlutti

Il 15 luglio era presente a Udine, inserita in treno per Venezia, una pilotina MDVC sponsorizzata dalla Regione Marche, mentre la trazione di un altro treno per Venezia era affidata alla E 652.004 in livrea XMPR semplificata che presentava una vistosa scritta TRENITALIA sotto le cabine. Denis Carlutti

Segnaliamo alcuni mezzi che si vedono raramente a Udine: E 402A livrea XMPR (in deposito il 9 luglio), E 402 preserie (IC Fogazzaro il 25 luglio), ALn 668 serie 1200 con il climatizzatore (il 21 luglio). D. Carlutti

Nella stazione di Gemona è arrivato un D 145 per l'effettuazione delle manovre. Denis Carlutti

Il 28 luglio ho potuto assistere all'accensione della 740.293 nel dep. loc. di Verona ad opera degli appassionati locali, che stanno restaurando, tra l'altro, anche la E 626.192. Questa locomotiva è conservata all'interno di un capannone assieme ad una pletora di E 412, tutte ferme in attesa di modiche ai motori. G. Viel

Giovedì 9 agosto è arrivata a Udine, al traino di una E 652 e scortata da un bagagliaio tipo X in livrea rosso fegato, la locomotiva monofase E 492.004, che rientrava in Italia via Tarvisio dopo le prove in Ungheria. Era senza striscianti dei pantografi.
Attualmente si trova nelle locali officine per essere revisionata.
Roberto Vassilich

Ultimamente si possono incontrare dei "Lokzug" (treni di locomotive in trasferimento, secondo la denominazione tedesca) principalmente in direzione Cervignano e Tarvisio. In un caso si trattava di 2 E 652 assieme ad una E 636 ed una E 645 di 2ª serie verso Cervignano. Nella stessa direzione si dirigeva il 21 luglio una tripla di E 636 ed il 22 agosto una E656 trainante il D 345.1058 e la ALn 668.1255. Il 28 agosto la E 444 066, la E 652.051 ed una E 656 andavano verso Tarvisio. L. Pantani

Il 28 agosto era presente a Udine una E636 ancora in livrea castano/ isabella. Lorenzo Pantani

Le 1016 ÖBB Taurus sono utilizzate intensamente sulla linea dei Tauri, soprattutto al traino di treni passeggeri EC/IC e di merci veloci. Una di esse, la 050, è stata "battezzata" Helmut. Inoltre su di esse non è indicata l'assegnazione del deposito, ma una più generica ÖBB Traktion. Anche altre locomotive più anziane presentano la stessa scritta, altre invece hanno ancora l'assegnazione.
Denis Carlutti

Il lunedì, nel periodo estivo, è possibile vedere dei convogli interessanti a Villach. Infatti vi giungono 2 convogli, siglati DB Autozug, composti normalmente da 14/15 pezzi, tra carrozze e carri trasporto auto. Il traino è affidato a locomotive DB, generalmente della classe 110 in varie livree. Poi giunge anche un convoglio di 5/6 pezzi con 3 carrozze letto e cuccette delle ferrovie olandesi e 2 o 3 carri trasporto auto di quelle belghe, che presentano come curiosità il particolare stemma d'amministrazione riprodotto nel disegno qui a lato. Anche questo treno è trainato da una 110 DB. Gli arrivi di questi 3 treni avvengono tra le 9.00 e le 10.00.

Inoltre verso le 14.00 sul ponte della Drava, proveniente dai Tauri e diretto verso le Caravanche, passa un merci con autocarri (l'autostrada viaggiante - rollende landzug). I carri ultrabassi per i camion sono delle ÖBB, mentre la carrozza cuccette è slovena con la scritta Istriazug. Il 20 agosto, giorno di tutte queste osservazioni, il convoglio era affidato alla Taurus 1016.002. Denis Carlutti

Per alcuni giorni alla fine di luglio un TAF arrivava a Udine da Venezia. Il servizio è però stato subito sospeso perché i TAF della regione Veneto non possono uscire dai confini regionali! L. Pantani/G. Viel

Il diretto domenicale per Tarvisio Boscoverde durante l'estate era effettuato con elettromotrici ALe 803 al posto del solito navetta. D. Carlutti

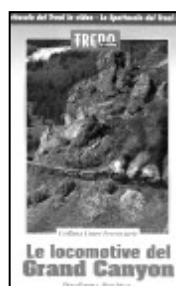
Il giorno di ferragosto sono stati effettuati due treni speciali: uno tra Villa Opicina e Bled (via Nova Gorica) ed uno tra Latisana e Bled (via Gorizia-Nova Gorica). Il primo, tra Villa Opicina e Nova Gorica, era affidato ad un diesel SŽ del tipo USA. Il secondo è stato trainato dalla E 626 da Latisana a Gorizia e poi anch'esso con un diesel. I due treni sono poi stati uniti a Nova Gorica e da qui hanno proseguito fino a Most na Soci con trazione diesel. Da questa stazione fino Bled la trazione è stata mista: diesel davanti con in seconda posizione la locomotiva a vapore 17-006 (ex MÁV 342, locotender 1-C-1T). La curiosità era data dalla composizione: il treno da Villa Opicina era composto da 6 carrozze a 2 assi del parco storico SŽ, mentre quello da Latisana consisteva in 5 carrozze e precisamente da 3 centoporte (2 del Museo di Trieste ed una verde di Firenze) e da, udite, udite, 2 UIC X (materiale storico!), una in livrea rosso fegato, pesantemente grafittata ed una nei colori XMPR con fascia blu ai finestrini. Al ritorno i due treni hanno viaggiato separati.
Denis Carlutti

Sabato 25 agosto, trainata dalla E 636.124 ed in composizione ad un piccolo merci (due carri tramoggia FS), è transitata sulla Trieste-Venezia una locomotiva diesel rumena del gruppo 060. Michele Orlandi

L'8 settembre l'IC 30 Goldoni Venezia-Vienna ha effettuato la tratta austriaca al traino di una fiammante 1116-010-8 Taurus, che a Tarvisio Boscoverde ha suscitato curiosità ed ammirazione sia tra i ferrovieri in servizio che tra i viaggiatori.
Gianni Viel

L'Orient Express è transitato per Udine la mattina dell'11 settembre. Proveniva dall'Austria ed era diretto a Venezia. Claudio Canton

Recensioni

Le locomotive del Grand Canyon
Videocassetta
Duegi

La Duegi Editrice ha aggiunto un altro titolo al suo ricco catalogo: è una videocassetta dedicata ad alcune ferrovie turistiche americane situate nella zona del Grand Canyon.
La cassetta inizia con la Georgetown Loop Railroad in Colorado. Lungo la linea c'è un ponte in ferro lungo 100 metri ed alto 30. Esiste dal 1973 come ferrovia museo ed ha uno scartamento di 914 mm con in servizio una locomotiva tipo Shay.

Si passa poi ad una vera celebrità anche al di fuori dei confini americani: la Durango e Silverston, anch'essa in Colorado ed a scartamento ridotto con macchine a vapore 1-D-1. La linea, che al tempo del regolare esercizio era della Denver Rio Grande Railroad, attraversa bei paesaggi montani, in certi punti ancora incontaminati. Il video si sofferma poi a Silverston con immagini di folklore e del lavoro di manutenzione e controllo della linea.
Si passa poi a Williams in Arizona per visitare la Grand Canyon Railroad, anche se inizialmente le immagini si soffermano ad inquadrare auto d'epoca, cosa che si ripeterà in seguito, forse troppo insistentemente. Per tornare alla linea, essa è a scartamento normale, con una lunghezza di 103 km, ed arriva fino al margine sud del Grand Canyon. Al tempo del servizio regolare era gestita dalla celebre compagnia Santa Fe.
A questo punto il video si sofferma giustamente alla visita del Grand Canyon.
Ci si sposta poi in Nuovo Messico a Chama per osservare la linea museo, ex Rio Grande, Cumbres-Toltec railroad, che sconfina nel Colorado. Anch'essa è lunga 103 km, che la fanno la più lunga ferrovia a scartamento ridotto d'America. La linea parte da Chama a 2.300 m s.l.m. e a metà percorso arriva al culmine di Cumbres a 3053 m s.l.m.. Tutto il percorso si snoda in paesaggi montani delle Rocky Mountain con pendenze fino al 40‰. Da qui non ci sono più strade fino al capolinea: il treno è l'unico mezzo di trasporto!
Le immagini sono sempre di buona qualità. Il commento parlato e la colonna sonora non sono quasi mai invadenti.
La cassetta dura 47 minuti. In coda è inserito il solito catalogo.
La cassetta è disponibile in negozio o tramite Tutto Treno al prezzo di 35 mila lire.

Denis Carlutti

Treni e trenini

Opera a dispense

E' uscita nelle edicole alla fine di agosto questa opera enciclopedica a dispense (50 fascicoli settimanali) che andranno a comporre 4 volumi.
E' questa la quinta enciclopedia di argomento ferroviario che viene pubblicata in questi ultimi 10 anni (magari ci fosse tanto interesse anche per le ferrovie reali - N.d.A.).
L'editore è spagnolo (anche altre due erano spagnole, mentre le restanti due erano inglesi).
Ogni fascicolo comprende 20 pagine dedicate a storia generale, monografie di locomotive e modellismo. I testi sono onesti e l'opera si presenta bene, anche se non dice nulla di nuovo, ovviamente, ad un lettore che conosce già la materia.
Allegato ad ogni fascicolo c'è un omaggio che alla fine permetterà di costruirsi un plastico. Vengono "regalati" materiale rotabile, binari, casette, alberi, auto e personaggi. A parte bisogna richiedere, con un contributo di circa £ 30.000 per ogni pezzo, il trasformatore per i treni e quello per le luci e due locomotive. Il materiale è tutto della Mehano, ad esclusione della stazione che sembra della Kibri.
Ogni fascicolo costa 13.000 lire, perciò si può calcolare un costo complessivo dell'opera di circa 8/900.000 lire, considerando anche possibili aumenti.

Denis Carlutti

Il "nostro" bagagliaio

La Laser, su richiesta della SAT e la collaborazione del Centro Modellismo Bonini, ha realizzato il modello in scala H0 del "nostro" bagagliaio, il DUI 97138. Esso è stato costruito dalle Officine di Cittadella nel 1967 ed appartiene all'ultima serie di bagagliai a 2 assi costruiti dalle FS. Qualche anno fa è stato assegnato al DLF di Udine e veniva utilizzato dalla SAT come magazzino; attualmente, a causa della carenza di spazi al dopolavoro, è stato affidato al GAMS (Gruppo Appassionati Modellismo Statico), che lo utilizza come luogo d'incontro. Si trova nella stazione di Udine agganciato alla carrozza SAT.
L'anno scorso quando la Laser ha annunciato la costruzione dei bagagliai della serie 97100, abbiamo richiesto, tramite la ditta Bonini, se era possibile ottenere un modello con la marcatura del nostro vagone (il modello di serie riporta il numero 97111). Alla risposta affermativa, il dinamico conduttore del negozio ha provveduto ad immortalare il bagagliaio ed a far pervenire le foto alla Laser. Dopo qualche mese, la scorsa primavera, abbiamo potuto aggiungere alle nostre collezioni un modello di "casa". Il modello in resina è ben fatto e rispecchia il prototipo; è dipinto in grigio ardesia con tetto in alluminio. Le vedette del capotreno sono piene (prive di vetri), probabilmente per problemi di realizzazione. La Laser ha risolto il problema con delle striscioline di plastica nera lucida. Un buon effetto si ottiene anche applicando dello scotch tagliato a misura dei finestrini; dà la parvenza del vetro. Se poi vogliamo essere proprio pignoli ci sono due marcature non riportate correttamente, mentre altre sono assenti sulle testate; inoltre i cassoni delle batterie non sono al posto giusto, ma questo probabilmente è dovuto al meccanismo dei timoni di allontanamento. Il prezzo di £ 150.000 non è proprio economico, visto che oramai la produzione Laser è quasi industriale. Di questo modello sono stati costruiti 35 pezzi, dei quali 26 sono stati acquistati dai soci della SAT, 2 dal GAMS e 3 dagli addetti del Centro Modellismo Bonini.

Claudio Canton

Notiziario della Sezione Appassionati Trasporti del DLF Udine

N° 22 – Anno 6 (N° 3 / 2001)
Allegato al Supplemento N° 2 al N° 4 - Agosto 2001 di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine. Distribuzione gratuita.
Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94
Sped. in abb. post. art. 2 comma 20/b legge 662/96. Filiale di Udine

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Direttore esecutivo: Marco Miconi
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via Cernaia 2 – Udine
Redazione: Carrozza SAT – Stazione di Udine
Fotocopiato in proprio